# DE PANDEMIE IN HET WEGTRANSPORT

VNB-ITF-IUF rapport
over misstanden in het
Europese wegtransport

Juni 2020

Bedrijven buiten de coronacrisis uit om transportprijzen en lonen te verlagen en hebben geen of te weinig respect voor gezondheid en veilig werken. Al ver vóór corona was het wegtransport ziek en waren uitbuiting, schending van mensenrechten en het organiseren van illegale praktijken een publiek geheim. Alsof dat nog niet genoeg is, worden chauffeurs en nette bedrijven met corona als alibi nog verder de vernieling in geholpen.

Chauffeurs leiden niet alleen onder corona, maar ook en nog meer onder datgene wat transportbedrijven hun aandoen.[1] De levens en gezondheid van chauffeurs én algemene weggebruikers worden gewoonweg in gevaar gebracht met onverantwoorde en illegale verdienmodellen. Decennia van onderaanneming en deregulering hebben de sector intransparant gemaakt. Daardoor weten de klanten van deze transporteurs vaak niet eens welke chauffeurs hun goederen vervoeren, of willen dat eenvoudigweg niet eens zien. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat corona de ideale voedingsbodem is om chauffeurs nog verder uit te buiten.

De coronacrisis heeft laten zien dat de samenleving sterke en betrouwbare toeleveringsketens nodig heeft. Het plotseling hamsteren van wc-papier of de logistieke operaties om mondkapjes op de juiste plaats te krijgen hebben dit nog maar eens onderstreept. Dit is nu nog maar net goed gegaan, dankzij de chauffeurs die niet werken in een sterke en betrouwbare toeleveringsketen maar in een zieke en verrotte keten waar misstanden aan de orde van de dag zijn.

Overheden, opdrachtgevers en transporteurs moeten verantwoordelijkheden nemen om niet terug te keren naar het oude normaal. Het oude normaal was ziek en moet worden omgezet naar een veilige, transparante en duurzame sector met oog voor arbeidsomstandigheden van chauffeurs, veiligheid en bescherming van bedrijven die de regels wel netjes naleven.

De onderzoeksresultaten zijn gesplitst in elementen die er al waren voordat de coronacrisis uitbrak en elementen die daar ten tijde van corona bovenop kwamen. Elementen die er al waren vóór corona:

- Er is een **explosieve groei van chauffeurs uit niet EU-landen**, waaronder Oekraïne, Wit-Rusland, Oezbekistan en de Filipijnen.
- Deze chauffeurs staan **onder contract van bedrijven uit Oost-Europa**, terwijl ze vrijwel alleen in West-Europa werken. Ze ondertekenen vaak **contracten in een taal die ze niet begrijpen**.
- De chauffeurs worden door hun werkgever met **personenbusjes naar de vrachtauto's** gebracht, in West-Europa.
- Deze chauffeurs krijgen lonen van tussen de **€100 en €600 per maand** ongeacht het aantal gewerkte uren.
- De chauffeurs leven **maandenlang illegaal in hun cabines** waar ze ook slapen en koken.
- De chauffeurs krijgen **valse loondocumenten** om bij eventuele controles te laten zien aan de autoriteiten en worden geïnstrueerd geen vragen te beantwoorden over loon en rij- en rusttijden.
- Chauffeurs worden **financieel, psychologisch** en zelfs doormiddel van **dreigen met geweld onder druk gezet**.
- **Arbeidsuitbuiting (mensenhandel) is een groeiend probleem** in de sector. Slachtoffers van buiten Europa worden in dienst genomen van Oost-Europese bedrijven en worden tewerkgesteld in West-Europa waar ze vaak zonder geld aan hun lot worden overgelaten en geen kant op kunnen.
- Foute transportwerkgevers weten dat er vanuit de overheden en hun opdrachtgevers **vrijwel geen controles** zijn op transport- en arbeidswetgeving en mensenrechten en maken daarvan dankbaar misbruik.

1. Insert link to accompanying film

Alsof dat nog niet genoeg is, komen daar in tijden van corona nog zaken bovenop:

- Opdrachtgevers van transportbedrijven maken **misbruik van de crisis door tarieven te verlagen**. Dit gaat niet alleen ten koste van loon en arbeidsvoorwaarden, maar is ook een gevaar voor bedrijven die chauffeurs wél met respect behandelen.
- Chauffeurs in buitenlandse loondienst krijgen **vrijwel geen beschermingsmiddelen** of worden **niet eens gewaarschuwd voor corona**. Chauffeurs moeten onderweg veelal hun eigen beschermingsmiddelen zien te bemachtigen.
- De door Europa afgekondigde versoepeling van de rij- en rusttijden tijdens corona wordt door werkgevers gretig misbruikt om chauffeurs van buiten Europa **bewust fout te informeren** door hun wijs te maken dat er helemaal geen regels meer gelden.
- Chauffeurs worden **gedwongen onderweg te blijven**, vaak zonder geld en toegang tot voorzieningen.
- Als chauffeurs **ziek** worden of vrij zijn, maken werkgevers daar veelal **onbetaald verlof van**.

De chauffeurs die voor dit rapport zijn geïnterviewd, vervoerden goederen van grote multinationals en rijden het eten dat wij eten, de medicijnen die wij innemen, de auto's waarin wij rijden en de kleren die wij dragen. De chauffeurs zijn ofwel in dienst van kleine bedrijven die zich bevinden aan het einde van soms ingewikkelde ketens van onderaannemers, ofwel voor de grootste transportbedrijven van Europa die duizenden vrachtauto's op de weg hebben en zelfstandig opdrachten uitvoeren voor grote opdrachtgevers.

*De informatie en verhalen zijn verzameld door FNV-Stichting VNB[2] tijdens en net voor de coronacrisis van 2020. De bevindingen in dit rapport zijn gebaseerd op interviews met chauffeurs, op documenten en overige publieke en niet-publieke bronnen vanuit verschillende Europese lidstaten.*

*De 1,5-meter samenleving is er de oorzaak van dat dit onderzoek deels gebaseerd is op andere strategieën dan gebruikelijk. Zo is veel gebruikgemaakt van video calls en telefonische tolkgesprekken met chauffeurs over heel Europa en daarbuiten. De verhalen in dit rapport zijn exemplarisch voor vele andere en vormen in die zin het puntje van de ijsberg. De verhalen zijn geanonimiseerd en niet te herleiden naar individuele werkgevers of chauffeurs. Dit om chauffeurs, die toch al kwetsbaar zijn, daar waar mogelijk te beschermen.*

## DE ROUTE NAAR UITBUITING IN HET EUROPESE WEGTRANSPORT

2. Stichting VNB is opgericht door FNV en is verantwoordelijk voor onderzoek en naleving in het wegtransport

## Arbeidsrelaties en plek van feitelijke tewerkstelling

Voor de coronacrisis was er een grote vraag naar vrachtwagenchauffeurs in Nederland en in Europa. Dit heeft niet geleid tot een duurzame verbetering van het loon en de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs. Dit heeft ook niet geleid tot het in dienst nemen van buitenlandse chauffeurs in de landen waar ze feitelijk worden tewerkgesteld, onder de voorwaarden die in die landen gelden. In plaats daarvan zijn op grote schaal chauffeurs van buiten Europa formeel tewerkgesteld in Oost-Europa, onder de daar geldende arbeidsvoorwaarden (of nog minder dan dat). Deze chauffeurs worden door hun werkgevers tewerkgesteld in veelal West-Europese landen met hogere lonen zonder dat de chauffeurs die lonen krijgen.

Alle niet EU-chauffeurs die zijn geïnterviewd, hebben dienstverbanden in Oost-Europa maar werken in West-Europa. In alle gevallen moeten chauffeurs arbeidscontracten tekenen in een taal die ze niet machtig zijn of zijn ze zich niet bewust van de wetgeving met betrekking tot hun rechten. Hun werkgevers maken gretig gebruik van de informatievoorsprong die ze hebben op chauffeurs.

Niet EU-chauffeurs worden over het algemeen in hun thuisland gerekruteerd. Daarbij krijgen ze een mooie baan en correcte loon- en arbeidsvoorwaarden voorgespiegeld. Om de vaak dure reis naar, en bijvoorbeeld visa voor Europa te betalen maken ze regelmatig hoge kosten. Eenmaal in Europa aangekomen zien ze vaak al snel dat het allemaal net even anders is dan hun is voorgespiegeld. Door de vaak al gemaakte kosten die moeten worden terugverdiend zitten veel chauffeurs vanaf dan al, nog voordat er een uur is gewerkt, vast aan hun werkgever en klem in de situatie.

Als alle contracten zijn ondertekend, worden de chauffeurs met personenbusjes naar West- Europese parkeerplaatsen gebracht om daar hun vrachtauto's met Oost-Europese kentekens op te pikken en te gaan rijden. Deze personenbusjes zijn tijdens corona potentiële broeinesten van besmetting.

Nu deze chauffeurs feitelijk te werk worden gesteld in landen met veel hogere lonen dan die ze in werkelijkheid krijgen, geven hun werkgevers valse verklaringen over loon mee. Die verklaringen moeten chauffeurs dan laten zien bij eventuele en zeldzame controles onderweg. Uit de interviews blijkt dat de chauffeurs deze documenten niet kunnen lezen en zich er vaak niet eens van bewust zijn dat hun werkgever hen om die reden heeft geïnstrueerd de documenten te laten zien.[3]

Oekraïense **chauffeur A** is in dienst van een transportbedrijf uit de Baltische Staten en is al maanden onderweg in West-Europa. We citeren uit zijn verklaring die hij heeft afgelegd bij de politie in een West-Europese lidstaat:

> *"Vanuit de Baltische Staten word ik samen met andere chauffeurs met een minibus naar een parkeerplaats in West-Europa gebracht. Ze hebben me beloofd dat ik na drie maanden werken weer naar huis ga. Ze laten me niet naar huis gaan en dwingen me door te werken zolang er corona is. In plaats van me te betalen zoals is afgesproken, krijg ik per maand maar een paar honderd euro. Ik heb nog nooit een loonstrook gezien. Als ik betaald krijg, is het altijd te weinig en zonder uitleg."* [4]

Roemeense **chauffeur B** in dienst van een Poolse vestiging van een Nederlands bedrijf verklaart:

> *"In de eerste week van corona moest ik samen met een aantal collega's met een minibus van het bedrijf vanuit Roemenië naar Nederland waar we onze ritten starten. We kwamen niet voorbij de Roemeens-Hongaarse grens: grensrestricties vanwege corona. We hebben het twee keer geprobeerd. Het bedrijf heeft ons salaris vervolgens niet uitbetaald. Toen ik er om vroeg, ben ik ontslagen."* [5]

Roemeense **chauffeur C** heeft een Roemeens contract en vervoert fruit van Spanje naar Noorwegen voor een groot Spaans transportbedrijf.[6] Hoewel hij enkel ritten maakt tussen Spanje en Noorwegen, heeft hij een Roemeens contract met het Roemeens minimumloon en is hij sociaal verzekerd in Roemenië waar hij nooit werkt.

Transportbedrijven maken op grote schaal misbruik van chauffeurs, in landen waar ze niet eens werken en waarvan ze de wetgeving niet kennen.

3. April 2020
4. Mei 2020
5. April 2020
6. April 2020

## Transporttarieven

Tijdens de coronacrisis eisen of sturen opdrachtgevers van transportbedrijven aan op lagere prijzen. Opdrachtgevers overzien niet de impact die dit heeft op arbeidsvoorwaarden en veiligheid van chauffeurs en op de verkeersveiligheid.[7]

Een multinational verstuurt onderstaande tekst aan de transportbedrijven waarmee hij zaken doet:

> *"Door de pandemie zien we dat de prijzen van transport in Europa zakken. We verzoeken u om te zakken met uw tarieven en ons te laten weten wat daarin mogelijk is."* [8]

De Duitse federatie voor transportwerkgevers (BGL) heeft zelf publiekelijk gewaarschuwd voor het verlagen van tarieven middels online vrachtbeurzen waar kan worden geboden op transportopdrachten. BGL quote daarover in de media: *"Deze aanbiedingen zijn illegaal omdat met deze tarieven minimumlonen en cabotageregels niet kunnen worden gerespecteerd."* [9]

Waar dit dan eindigt, verklaart **chauffeur D** uit Wit-Rusland:

> *"Ik werk voor een transportbedrijf uit Litouwen en rij met een Litouwse truck. Negentig procent van mijn werk bestaat uit cabotageritten in Duitsland. Die zijn in strijd met de regels. Over de laatste maanden dat ik onderweg ben, krijg ik maar een paar honderd euro per maand. Net genoeg om mijn eten van te kopen."*

De meest kwetsbare chauffeurs betalen wederom de rekening van keuzes aan de top van de transportketen.

## Salaris

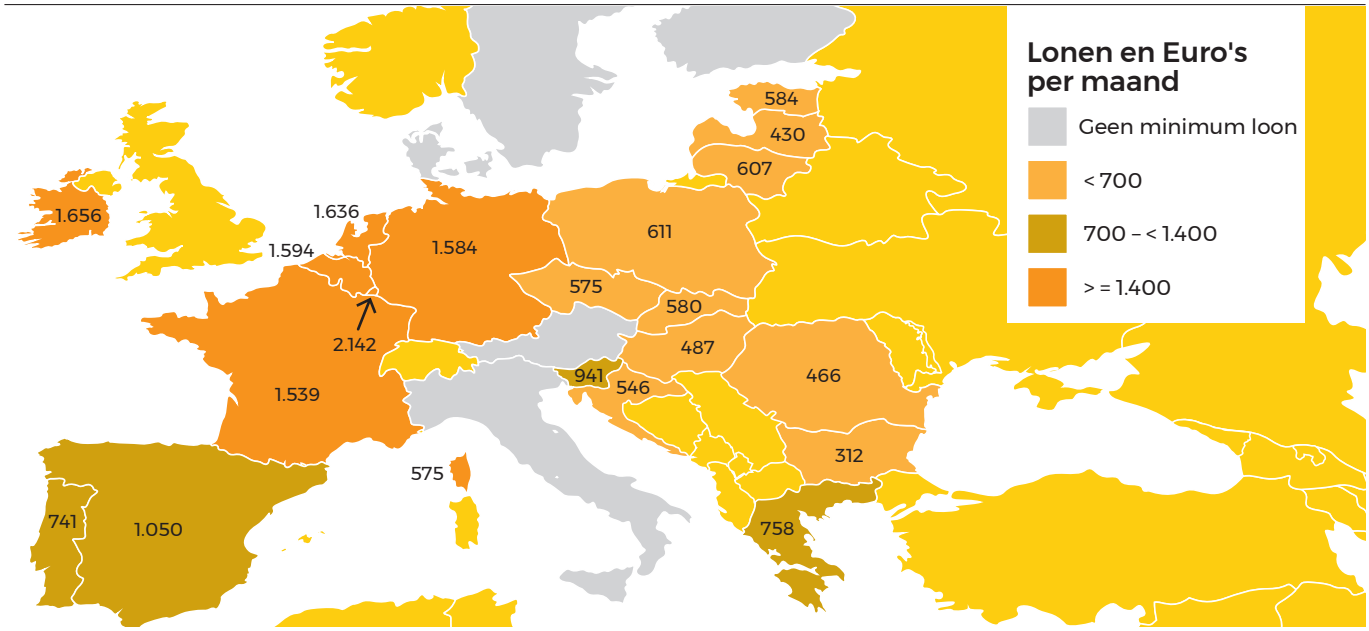
Vóór corona werkten de geïnterviewde chauffeurs die ritten uitvoerden in West-Europa, voor een salaris variërend van € 100,- tot € 600,- per maand. De chauffeurs zijn over dit salaris sociaal verzekerd en de werkgevers dragen er premies over af in het land van vestiging. Naast dit salaris krijgen de chauffeurs belastingvrije netto vergoedingen om onderweg in hun levensonderhoud te kunnen voorzien.[10] Deze netto vergoedingen zijn vaak niet of nauwelijks juridisch afdwingbaar omdat ze veelal alleen gebaseerd zijn op mondelinge afspraken met werkgevers.

Zolang ze onderweg zijn en alles wat is afgesproken ook daadwerkelijk krijgen, kunnen chauffeurs door onderweg niet te veel uit te geven wel een gezin onderhouden. Zodra ze niet kunnen werken, beginnen de financiële problemen pas echt, verklaart Roemeense **chauffeur C**:

> *"Ik heb een Roemeens contract met daarin het Roemeense minimumloon, maar ik werk niet in Roemenië. Als ik zes weken non-stop onderweg ben, kan het totaalbedrag dat ik krijg inclusief loon oplopen tot € 2.000,-. Dat is dan mijn loon, geld voor eten onderweg en reiskosten. Hiervan probeer ik dan mijn gezin te onderhouden en mezelf onderweg te voeden. Door corona kan ik niet naar mijn werk en ik krijg nu zeventig procent van mijn loon van € 350,-. Hiervan kan ik geen gezin onderhouden."* [11]

## NATIONALE MINIMUMLONEN IN EUROPA

Bron: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200203-2




7. April 2020
8. April 2020
9. http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3413&year=2020
10. 2018-2020
11. Maart 2020

Oekraïense **chauffeur E** is in dienst van een Litouws transportbedrijf met duizenden vrachtauto's. Het bedrijf werkt vrijwel alleen buiten Litouwen.

> *"Toen ik en mijn collega's zijn aangenomen, is ons toegezegd dat ons salaris € 68,- per dag zou zijn. Over mijn gehele dienstverband heb ik nog nooit een loonstrook ontvangen en ik weet niet hoe ze mijn loon nu echt berekenen. Tijdens corona heeft iedereen het erover hoe belangrijk het is dat chauffeurs eten en medicijnen vervoeren. We hebben nu meer werk dan ooit tevoren. Ondanks dat heeft het bedrijf aangegeven dat het onze betalingen gaat verlagen. Nu blijkt ineens dat ons loon € 23,- per dag is en dat de rest wordt betaald in een netto dagvergoeding. Die dagvergoeding wil het bedrijf nu verlagen."* [12]

Malafide bedrijven weten exact hoe ver ze kunnen gaan omdat er van de kant van de overheid vrijwel geen aandacht is voor handhaving. Ze weten dat ze er ongestraft mee wegkomen. Een groep geïnterviewde Filipijnen heeft arbeidscontracten in Polen maar rijdt in West-Europa.[13] De chauffeurs krijgen al vanaf januari geen salaris meer. Filipijnse **chauffeur F** verklaart daarover:

> *"We rijden alleen in West-Europa, maar onze werkgever vertelt dat hij geen loon kan betalen omdat de opdrachtgever niet betaalt."* [14]

Een andere groep Filipijnse chauffeurs die in 2019 in Polen de status van mensenhandel slachtoffer had, vond nieuw werk in Roemenië. Ze zouden een Roemeens contract krijgen en tewerkgesteld worden in Nederland. In plaats van te werken zijn ze gestrand in Roemenië zonder eten en zonder geld. Filipijnse **chauffeur G** verklaart daarover:

> *"We hebben nog steeds een arbeidscontract met het bedrijf, maar verdrietig genoeg hebben we maar € 50,- gekregen voor eten. Ik heb de eigenaar gevraagd en gesmeekt ons te voorzien van eten, maar we hebben niks gekregen."* [15]

De Litouwse werkgever van **chauffeur E** heeft onderstaand bericht gestuurd naar zijn chauffeurs op de West-Europese wegen met de aankondiging dat er minder betaald gaat worden:

> *"Door corona worden er minder producten vervoerd, zijn fabrieken in Europa, Rusland en Scandinavië gesloten en is er het risico op werkloosheid. In het verleden is ons bedrijf gegroeid, maar nu wil onze baas dat we doorwerken en dat er geen banen verloren gaan. Met dit doel rijden we voor lagere prijzen, brengen we onze kosten omlaag en snijden we in uitgaven in alle landen waar we actief zijn.*
>
> *Maar deze crisis zal eindigen en om te overleven verlagen we de dagvergoedingen van al onze chauffeurs."* [16]

Een ander Oost-Europees transportbedrijf stuurt een soortgelijk bericht aan al zijn chauffeurs over maatregelen ten tijde van corona:

> *"Ik stuur dit bericht naar alle chauffeurs, hopende op jullie begrip. Zolang de pandemie voortduurt, zullen we jullie salarissen verlagen. Vanaf 1 april is het salaris van een chauffeur € 1.300,-. Het salaris van een bijrijder blijft gelijk. Dit geldt alleen zolang de pandemie voortduurt. Er is elke dag minder werk, de transportprijzen zakken en er staan nog steeds auto's stil. We rijden voor alle tarieven die we kunnen krijgen om door te gaan in deze moeilijke tijden. Iemand die naar huis wil, kan naar huis op eigen kosten zolang de pandemie duurt."* [17]

De chauffeurs van dit bedrijf die zijn geïnterviewd, verklaren allemaal dat ze de € 1.300,- niet hebben gekregen. In plaats daarvan kregen ze een paar honderd euro, net genoeg om te eten maar te weinig om naar huis te gaan, en werden zo gedwongen te blijven werken.[18]

12. April 2020
13. April 2020
14. April 2020
15. Mei 2020
16. April 2020
17. April 2020
18. Mei-Juni 2020; https://www.youtube.com/watch?v=Z4LOLVdf4dY

## Rij- en rusttijden

In Europa zou de rij- en rusttijden wetgeving chauffeurs bescherming moeten bieden, ten gunste van de verkeersveiligheid en tegen concurrentievervalsing. De wetgeving is duidelijk en krachtig, maar er is veel te weinig handhaving in Europa. Bedrijven kunnen chauffeurs ongestraft dwingen tot overtredingen en fraude. Chauffeurs worden gedwongen illegaal in hun cabines te leven, te lang te werken, te weinig te rusten en gebruik te maken van chauffeurspassen van andere chauffeurs om autoriteiten bij eventuele controles te misleiden.[19]

**Chauffeur H** uit Oezbekistan is in dienst van een satellietvestiging van een groot Duits transportbedrijf met duizenden voertuigen en verklaart het volgende:

> *"Mijn werkgever dwingt me de tachograafkaarten van andere chauffeurs te gebruiken en daarmee fraude te plegen. Als onze werktijd erop zit, komt er iemand van het Duitse of Franse kantoor naar een parkeerplaats om de tachograafkaart te overhandigen."* [20]

Ondanks het feit dat het bedrijf is gecontroleerd door de Franse en Duitse autoriteiten, gaat de fraude met rij- en rusttijden en het uitbuiten van chauffeurs gewoon door.

Oekraïense **chauffeur I** verklaart daarover het volgende:

> *"Als we onze verplichte wekelijkse rust in Frankrijk of in Duitsland houden, dan geeft het bedrijf ons vervalste hotelfacturen, alsof we niet maanden in onze vrachtauto maar in een hotel hebben geslapen. Ze willen ook dat we zonder tachograafkaart of met de kaart van een andere chauffeur rijden. Ze dwingen ons te werken wanneer we moeten rusten. In Frankrijk werd ik gedwongen met een kapotte vrachtauto te gaan rijden. Dat kon ik niet doen en daarom stuurde het bedrijf een minibus met twee chauffeurs uit Oezbekistan. Ze hebben me in Frankrijk achtergelaten en ik ben liftend naar huis gegaan. De Franse autoriteiten waren er niet om mijn verklaring daarover op te nemen."* [21]

In tijden van corona heeft de Europese Commissie de lidstaten de mogelijkheid gegeven om de toepassing van rij- en rusttijden op een aantal punten te verruimen.[22] Alle geïnterviewde chauffeurs zien dit als een aanpassing zonder betekenis omdat de regels ook vóór corona helemaal niet werden gecontroleerd en gerespecteerd. Een aantal bedrijven heeft zijn chauffeurs zelfs medegedeeld dat alle regels tijdelijk zijn afgeschaft. Een Oost-Europees bedrijf met vijfhonderd trucks en ongeveer achthonderd chauffeurs van buiten Europa die werken in West-Europa, stuurde onderstaand bericht naar de boordcomputer van alle vrachtauto's:

> *"De totale werktijd is zolang als de situatie vereist, er wordt alleen in het weekend 24 uur gerust. De enige uitzondering daarop is als de bestemming is bereikt. Ritten binnen één land (cabotage) mogen zo vaak als we willen. Dit zijn tijdelijke maatregelen zolang we operationele moeilijkheden ondervinden, we vragen om jullie begrip."* [23]

Vóór en tijdens corona voorzien bedrijven chauffeurs van een document dat ze aan de autoriteiten moeten geven bij een controle.[24] Het document is een uitspraak van de Europese Commissie dat er bij wegcontroles niet mag worden gevraagd naar bewijzen waaruit zou moeten blijken dat chauffeurs in lijn met de wetgeving correct hebben gerust. Chauffeurs kunnen de brief zelf niet lezen, maar ze zijn geïnstrueerd om de brief te laten zien en geen verklaring af te leggen.

**Chauffeur J** uit Azië was in dienst van een Slowaaks transportbedrijf maar werkte in West–Europa, voor verschillende West-Europese logistieke dienstverleners. Hij heeft nu de status van mensenhandel slachtoffer in West-Europa:

> *"Ik leefde maanden in mijn cabine en kreeg geen loon. Ik werd onderweg gecontroleerd en het bedrijf kreeg een bekeuring voor het overtreden van de rij- en rusttijdenregels. Het bedrijf wilde de boete niet betalen en liet me een paar dagen op een parkeerplaats staan. Na een aantal dagen zat mijn werkgever midden in de nacht ineens in mijn cabine, sleepte me uit de truck en zette een chauffeur uit Servië achter het stuur. Die vertrok met de truck. Ze lieten me midden in de nacht in de regen achter op een parkeerplaats."* [25]

19. 2018-2020
20. Mei 2020
21. Februari 2020
22. Europese Commissie, DG Mobiliteit en Vervoer, 30.03.20
23. Maart 2020
24. Mei 2020
25. December 2019

## Veilig en gezond werken

Chauffeurs die in Oost-Europa onder contract staan, werken onder nomadische omstandigheden. Ze zwerven maanden rond zonder fatsoenlijke huisvesting of toegang tot behoorlijke sanitaire voorzieningen. Ze werken, leven, koken en eten in en rondom hun cabines. Daar waar hun werkgever geen geld wil besteden aan het maken van een kapotte kachel, laten ze soms 's nachts zelfs gasbrandertjes branden om warm te blijven. Oekraïense **chauffeurs K**:

> *"We bleven warm doordat we ons gasbrandertje 's nachts lieten branden, met het vuur aan. Het is gevaarlijk maar we waren anders gewoon bevroren. Als je gewoon vertrekt, krijg je boetes. Dit maakt dat je gegijzeld bent door de situatie."* [26]

Chauffeurs zijn niet verzekerd of onderverzekerd voor medische kosten en doen onderweg vaak aan zelfmedicatie. Bij ziekte blijven ze vaak gedwongen in hun cabine, omdat ze geen mogelijkheid hebben om hulp in te schakelen. Als chauffeurs klagen, worden ze met alle mogelijke middelen onder druk gezet of zelfs bedreigd.

De werkgever van Filipijnse **chauffeur L** maakt hem en zijn collega's duidelijk dat er voor hen geen uitweg is en dat niemand ze zal helpen:

> *"Als je niet naar Bremerhaven gaat, dan breek ik je nek... De politie is een stelletje idioten. Ze geven niks om je. Ze geven alleen om geld. Waarheen willen ze (de collega-chauffeurs, red) voor me vluchten? Ik pak ze zelfs als ze in de Filipijnen zijn."* [27]

Het resultaat van dit alles is dat de chauffeurs constant onder druk staan als ze onderweg zijn. Hierdoor komen niet alleen de chauffeurs zelf in gevaar maar ook de algemene verkeersveiligheid. Ze rijden immers wel met vrachtauto's van 40 ton over onze wegen.

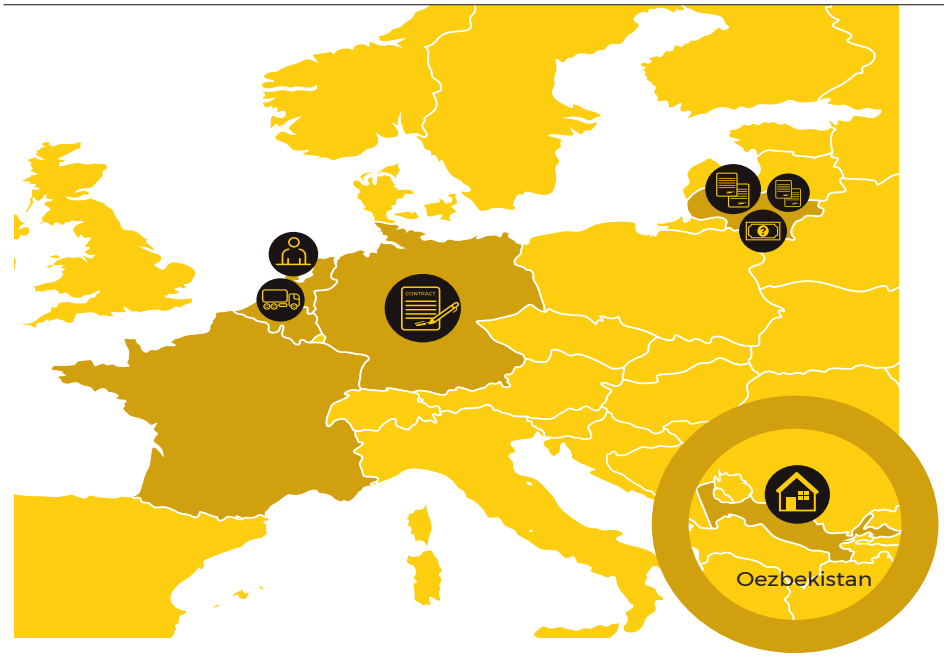
Tijdens corona is er veel publieke aandacht voor het belang van beschermingsmiddelen. Bedrijven die chauffeurs al slecht behandelden vóór corona, hechten daaraan geen waarde en voorzien chauffeurs niet van informatie of beschermingsmiddelen.

De geïnterviewde chauffeurs verklaren dat ze onderweg zelf en op eigen kosten beschermingsmiddelen hebben proberen te bemachtigen. Roemeense **chauffeur M** is in dienst van een Roemeense vestiging van een Nederlands bedrijf en voert ritten uit in West-Europa. Hij heeft een salaris van € 350,- per maand en werkt in diensten van zes weken aaneengesloten in zijn truck. Voor zijn dienst van zes weken kreeg hij twee plastic handschoentjes en een gezichtsmasker.[28]

Russisch **chauffeur N** werkt voor een Litouws transportbedrijf maar maakt ritten in Frankrijk:

> *"Het bedrijf heeft ons geen enkele informatie gegeven over hoe we ons zouden moeten beschermen. Ik heb mijn eigen beschermingsmiddelen meegenomen. Hun enige zorg was om niet met chauffeurs in contact te komen als die op kantoor documenten kwamen overhandigen."* [29]

## DE KETEN VAN ONDERAANNEMING EN UITBUITING




- Opdrachtgever in Nederland
- Heeft een transport van Nederland naar Belgie
- De opdrachtgever huurt een bedrijf in uit Duitsland
- Het Duitse bedrijf huurt een ander transportbedrijf in uit Litouwen
- Het Litouwse transportbedrijf huurt weer een ander transportbedrijf in om het transport uit te voeren
- De chauffeur staat onder contract bij het bedrijf uit Litouwen
- Een chauffeurs uit Oezbekistan die in dienst is bij het bedrijf in Litouwen, krijgt Litouws loon maar werkt in West-Europa

26. Januari-Mei 2020
27. 2019
28. April 2020
29. Mei 2020

Meer dan vóór corona moeten chauffeurs in hun cabines verblijven zonder toegang tot voorzieningen. Als chauffeurs ziek zijn of thuis willen zijn, registeren hun werkgevers dat veelal als onbetaald verlof waardoor chauffeurs helemaal geen inkomen hebben.[30]

## Training en certificaten

In Europa zijn alle chauffeurs verplicht 35 uur training te volgen en na deze training krijgen ze een zogeheten Code 95 certificaat. Malafide transporteurs laten chauffeurs van buiten Europa vaak betalen voor deze training, maar chauffeurs krijgen dan een certificaat zonder ooit een training te hebben gevolgd.

Oekraïense **chauffeur O** verklaart daarover het volgende:

> *"Toen we aankwamen, kreeg niemand training. We betaalden € 80,- en twee weken laten kregen we ons certificaat op een truckparking in Rotterdam."* [31]

De Turkse **chauffeur P** is geworven in Turkije voor werk in Nederland. In plaats daarvan kreeg hij een contract in Oost-Europa:

> *"Vanuit Turkije werd ik op het vliegtuig gezet naar Oost-Europa. Mijn baas haalde me op van het vliegveld en ik werd rechtstreeks naar Nederland gebracht. Ik ben in dienst van een bedrijf uit Oost Europa en ik heb daar een werkvergunning. Ik heb ook een Code 95 certificaat maar ik heb nooit training gehad. De enige tijd die ik heb doorgebracht in het land waar ik een contract en werkvergunning heb, was tijdens de autorit van het vliegveld naar Nederland."* [32]

Er zijn in de transportsector veel anekdotische verhalen over gekochte rijbewijzen. Hoewel dit onderzoek er niet expliciet op was gericht, lukte het kort voor de uitbraak van corona toch om in Oekraïne een rijbewijs te krijgen op naam van Angela Merkel:

Het bleek uiteindelijk heel eenvoudig om een rijbewijs op naam van iemand anders te bemachtigen in Oekraïne.

30. April 2020
31. December 2019
32. Februari 2020

Cao-naleving
VNB
Transport en Logistiek

IUF
UITA
IUL